

◦ CITROËN ◦



www.TractionAvant.ch
CTAC-MITTEILUNGEN

6/2010

CITROËN TRACTION AVANT CLUB

Organisationsplan, Vorstand und Mitglieder mit besonderen Funktionen

Präsident

Fritz Müller

Rebenweg 2
4442 Diepfingen
P 061 981 36 92
N 079 435 96 36
frederico.mueller@sunrise.ch

Vizepräsident

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
rudolf@weber-gubser.ch

Kassier

Udo Kenkel

Birkenweg 50
3123 Belp
P 031 819 54 61
udo.kenkel@insel.ch

Aktuar

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Organisationsgruppen

Ost

Hans Bollhalder

Feldstrasse 6
8890 Flums
P 081 733 13 80

Nord

Rudolf Jutz

Aspacherstrasse 38
8413 Neffenbach
P 079 636 65 65
Fax 052 213 71 74
info@jutz-osm.ch

West

Ernst Mühlheim

Leimbachstrasse 1
3714 Frutigen
P 033 671 34 85
muehlheim.frutigen@bluewin.ch

Süd

Edgar Stocker

Bahnhofstrasse 2
6102 Malters
P/G 041 497 11 36
Fax 041 497 40 36
stockermode@regiocom.ch

Werner König

Lindenstrasse 5
8623 Wetzikon
P 044 930 05 39
N 079 569 04 72
werner.koenig@gmx.ch

Hans-Peter Rubitschon

Postfach 258
8353 Elgg
P 052 364 21 62
Fax 052 364 21 62
h.p.rubitschon@gmx.ch

Hans Ettlin

Bleikenmattstrasse 7
3122 Kehrsatz
P 031 961 37 53
hanseettlin@bluewin.ch

Hans Herzog

Gasthaus Post
6130 Willisau
P/G 041 970 25 06
gastro.post@bluewin.ch

Hans Brunner

Oberseestrasse 56
8640 Rapperswil
P 055 211 13 08
G 055 211 17 77
info@rep-service.ch

Peter Weber

Alti Husemerstrasse 1
8475 Ossingen
P 052 317 14 68
N 079 466 00 79
videopeti@sunrise.ch

Roland Ledermann

Bielstrasse 31
3292 Buswil
P 032 384 14 60
r.m.ledermann@bluewin.ch

Urs Steiner

Guglern 51
6018 Buttisholz
P 041 544 21 15
um.steiner@buttisholz.net

Redaktion

Hans Georg Koch

Breiten 4
6022 Grosswangen
P 041 980 37 80
hansgeorg.koch@centralnet.ch

Mitglieder- verwaltung

Ruedi Burri

Oberackerstrasse 6
8492 Wila
P 052 385 41 04
G 052 354 03 21
ruedi.burri@tele2.ch

Archiv

Technische Auskünfte

Walter Rey

Schöneckstrasse 23
8215 Hallau
P 052 681 41 34
Fax 052 681 41 29
w.rey@gmx.ch

Bibliothek

Josef Burri

Postfach 1133
6021 Emmenbrücke
P 041 260 12 84
N 079 623 36 15
j.p.burri@bluewin.ch

Internet

Rudolf Weber

Tagelswangerstrasse 11
8307 Effretikon
P 052 347 01 71
G 044 332 88 50
rudolf@weber-gubser.ch



Inhalt.....	1
Rodage.....Fritz Müller	2
Treffen und Termine	4
Treffen Region Ost, 27.9.2010	5
Inserate.....	6
Inserate.....	8
Inserate.....	10
Inserate.....	12
Der Bergsturz von Elm, 1. Sept. 1881	15
Alltagsgeschichten eines Citroënisten	17
Inserate.....	18
Schattenspiele	21
55 Jahre DS - vom Himmel gefallen	22
Das Museum des Maharadjas	25
Reparaturkurse.....	26
Homologation von Citroën Fahrzeugen.....	28
Hochzeitsfahrten	29
Vor dem Konkurs	30
Ausblick	32
Impressum	32

Reparaturen und Ersatzteile von unseren Clubmitgliedern

Retrogarage
Christian Heussi
 Kantonsstrasse 62
 8854 Galgenen
 Tel 055 610 35 70
 Fax 055 460 32 22
 Natel 079 236 75 11
 chrheussi@datacomm.ch
 www.retrogarage.ch

Garage und Ersatzteile
Frick Traction Avant AG
 Glarnerstrasse 24
 8805 Richterswil
 Tel/Fax 044 784 58 58
 Natel 076 379 11 22

Fahrzeuge und Ersatzteile,
 Service und Reparaturen
 c-motion Garage GmbH
 Höhenweg 3
 8564 Wagerswil
 Tel 071 657 24 36
 www.c-motion.ch

Garage und Teile
Schelbli Grenzgarage AG
 Höhenweg 3
 8564 Wagerswil
 Tel 071 657 24 33
 Fax 071 657 24 62
 info@schelbli.com
 www.schelbli.com

Garage und Ersatzteile
Garage Ochsner
 St. Gallerstrasse 13
 8353 Elgg
 Tel 052 365 22 00
 Fax 052 366 20 40
 www.garage-ochsner.ch

RODAGE

Liebe Tractionistinnen und Tractionisten

Beim letzten Vorwort ist mir ein Fehler unterlaufen, indem ich das Ziel des Ausfluges der Region Nord fälschlicherweise in der Nagli Winterthur beschrieb. Der Besuch in der schönen alten Nagelfabrik war ja im Jahre 2009. In diesem Jahr haben wir im Juni das Bulldogg-Museum in Stühlingen besichtigt. Für diese Verwechslung möchte ich mich beim Vorstand der Region Nord entschuldigen. Seit der letzten Ausgabe unserer Clubzeitschrift ist wieder einiges passiert: Bei der letzten Auslieferung eines Kundenfahrzeuges, welches in Albi's Garage teilrestauriert wurde, war am Tag der Übergabe der Motor nicht zum Laufen zu bewegen. Ab und zu tönte es nach Zündung, dann aber war wieder über lange Strecken nur das Geräusch eines „toten“ Motors zu vernehmen. Nur wenige Tage vorher war ich mit diesem Fahrzeug mit einem schön rund laufenden Motor auf der Probefahrt, um die Bremsen zu testen. Verschiedene Punkte in der Fehlersuche wurden abgesucht: Benzin im Vergaser, Benzinpumpe arbeitet, Zündfunke vorhanden, alles ok! Erst beim Untersuchen, welcher Kolben zünden sollte, kam es an den Tag: Die Zündung erfolgte nicht am richtigen Kolben! Die Ursache war dann rasch gefunden: Spiel an der Welle des Zündverteilers sowohl in seitlicher als auch in Längsrichtung, liess ein Überschnappen des Antriebes des Zündverteilers zu. Somit erfolgte dann die Zündung nicht mehr am komprimierten Kolben! Nach dem Austausch des gesamten Zündverteilers und dem Einstellen der Zündung, sprang der Motor beim ersten Kick des Anlassers an und schnurrte sonor und rund vor sich hin. Einige Schweisstropfen hatte das Ganze gefordert, aber der schön laufende Motor entschädigte für die Arbeit.



Anlässlich eines Besuches bei meiner Tochter in der Ostschweiz, wurde ich auf die Oldtimer-Messe in St. Gallen aufmerksam. Auf der Werbung stand „Oldtimer- und Teilemarkt“ in einer Halle der Olma mit Gratisparkplätzen für Besucher, welche mit Oldtimerfahrzeugen anreisen. Bei Regenwetter wurde ich mit meiner Traction freundlich auf einen Parkplatz direkt bei der Halle eingewiesen. Es war erstaunlich, welche Vielfalt von Fahrzeugen hier vereint war.

In den 2 Stockwerken der Halle 1 waren Ausstellungsplätze für Autoclubs, professionelle Verkäufer, sowie Flächen für den Teilemarkt eingeteilt. Diese vielseitige Messe ist auf dem besten Weg, einen guten Platz innerhalb der Ausstellun-

gen mit Teilmärkten einzunehmen. Bei einem Gespräch mit dem Veranstalter Peter Hürlimann, wurde eine Teilnahme des CTAC andiskutiert. Wir werden eine Präsentation unseres Clubs in einem der nächsten Jahre planen und möglicherweise in Angriff nehmen.

Am 13. November 2010 fand in Egerkingen die Sitzung aller CTAC-Vorstände statt. An dieser Besprechung wurden die Aktivitäten und Ausflüge für das kommende Jahr vorgestellt. Es sind wiederum tolle Treffen und Events in Planung! Eine Vorschau dieser Aktivitäten wird den Teilnehmern der Generalversammlung vorgestellt. Ich hoffe, möglichst viele von Euch an der GV vom 30. Januar 2011 in Nottwil begrüßen zu können (siehe Einladung in diesem Heft).



Ich freue mich auf ein Wiedersehen mit Euch und schicke Euch
e liebä Gruess usern Baselbiet

Fritz Müller

A handwritten signature in blue ink that reads "Fritz Müller". The signature is stylized and cursive.



TREFFEN UND TERMINE

Clubanlässe

- 30. 1. 2011 Generalversammlung, GZI Nottwil
- 25/26. 3. 2011 Reparaturkurs (eberlid@swissonline.ch)
- 8./9. 4. 2011 Reparaturkurs
- 1. 5. 2011 Region Ost
- 19. 6. 2011 Region West
- 20. - 21. 8. 2011 Region Nord „Jubiläum 35 Jahre CTAC“
- 4. 9. 2011 Hinterrädler Treffen (eberlid@swissonline.ch)
- 25. 9. 2011 Region Süd
- 29. 1. 2012 Generalversammlung, GZI Nottwil

Stammtische

- Region West Landgasthof Schönbühl, Tel: 031 859 69 69
Jeden letzten Donnerstag im Monat (27.1., 24.2., 31.3., 28.4., 26.5., 30.6., 28.7., 25.8., 29.9., 27.10., 24.11.)
- Region Nord Restaurant Löwen, Illnau, 19.30 Uhr, Tel: 052 346 12 94
Jeden letzten Mittwoch der geraden Monate (23.2., 27.4., 29.6., 31.8., 26.10.)
- Zentralschweiz Gasthaus Post, Willisau, ab 19.00 Uhr, Tel: 041 970 25 06
Jeden ersten Mittwoch im Monat
- alle Citroën ACC Stammtisch, Restaurant Löwen, Illnau, 19.00 Uhr
Jeden letzten Mittwoch der ungeraden Monate

Weitere Treffen und Daten

Sämtliche Termine findet ihr immer auch aktualisiert auf unserer Homepage:
www.TractionAvant.ch/ctacTreffen.html dank Ruedi Weber!

Redaktionsschluss für Heft 1/2011:

6. 3. 2011

TREFFEN REGION OST, 27.9.2010

Wieder einmal hat die Region Ost mit Hans Brunner, Werner König und Hans Bollhalder zum vierten Clubtreffen dieses Jahres eingeladen. Treffpunkt war um 10.00 Uhr in Ennenda, einem Vorort von Glarus im „Cornetto“ einer Bäckerei mit angegliederter Café. Für den grossen Ansturm durch den Traction Avant Club war das Café in welchem einige Einheimische ihre sonntagmorgendliche Ruhe geniessen wollten zu klein, darum wurde kurzerhand die Backstube geräumt und der Traction Club fand an langen Festbänken Platz und erhielt passend zum Namen des Cafés frische Gipfeli mit einer Tasse Kaffee.



In Anbetracht des eher lausigen Wetters und der Kälte, fand ich diesen Auftakt neben den warmen Öfen der Bäckerei ganz gemütlich. Unsere geplante Anfahrt von Luzern über den Klausenpass (1948 m ü.M.) mussten wir kurzerhand neu disponieren weil dieser wegen Schneefall geschlossen wurde. So fuhren wir über den Sattel, der mit 932 m ü. M. nur halb so hoch ist.



Draussen standen 18 Traction und der dunkelrote C4 von Familie Streit, mit welchem Benjamin und Vater Hansueli fuhren während sich Renata Streit und Tochter es sich im Traction der Familie gemütlich machten.

Die beiden Töchter von Hans Brunner zusammen mit Hans Bollhalder erklärten uns, wie wir von Ennenda nach Elm fahren können. Eigentlich

Ihr Spezialist für französische Oldtimer



- **Aufbereitung von historischen Rallyefahrzeugen**
– inkl. Rallye-Instrumenten (HALDA usw.)



- **Revisionen und Reparaturen von**
– Motoren
– Getrieben
– Kupplungen
– Elektrik usw.



- **Service**



- **Totalrestaurationen**

- **Grosses Ersatzteillager**



- **Eigene Fabrikation**

- 4-Gang-Getriebe
- Lamellenkupplung
- Differentialverstärkungen
usw.



**Wir reparieren noch!
vor Ort, mit Garantie**

**Kopiergeräte
Drucker
Fax
Schreibmaschinen**



An und Verkauf von Occasionsgeräten

**Hans Brunner
Bürotechnik Reparatur-Service Zürichsee
Tel: 079 472 90 91 Fax: 055 211 17 70**



kein Problem, weil es nur gerade eine Strasse gibt.

Wir durften auf dem Gelände der Elmer Mineralquelle parkieren und mit einem kurzen Fussmarsch gelangten wir zum Schiefertafelmuseum, dem Highlight des Tages.

Hier habe ich gelernt, wie eng die Produktion von Schiefertafeln mit dem Bergsturz von Elm 1881 verknüpft war. Frau Anna Brühwiler erklärte in urchigem Glarner Dialekt, wie es zur Katastrophe durch den Bergsturz vom 11. September 1881 kam.

Man weiss heute, dass der Bergsturz durch den Abbau von Schieferplatten (darum Plattenberg) im Tagebau verursacht wurde. Der offene Abbau war wahrscheinlich billiger als der Stollenbetrieb, das Unwissen oder die fehlenden Investitionen sollten sich rächen.



Durch die Einführung der allgemeinen Schulpflicht in der Schweiz nahm der Bedarf an Schiefertafeln für den Schreibunterricht stark zu. Dies ermöglichte den Elmern, mit ihrem für Schreibtafeln sehr gut geeigneten Stein ins Geschäft einzusteigen und Schultafeln für viele Gemeinden in der Schweiz herzustellen und zu verkaufen.

Im Museum haben wir die Herstellung dieser wichtigen Schulutensilien Schritt für Schritt erklärt und auf archaischen selbstkonstruierten Maschinen demonstriert erhalten. Ich hätte mir nie vorgestellt, dass die Schiefertafel auf welcher ich schreiben gelernt habe, einen so komplexen Herstellungsprozess durchlaufen hat.

Gasthaus Post

Leuenplatz 3
61330 Willisau



Freizeitaktivitäten
Freizeitaktivitäten
Freizeitaktivitäten



Wer Gemütlichkeit und gediegene Atmosphäre schätzt, liegt bei uns richtig.
Das Hotel Post bietet 20 Betten, davon 2 Familienzimmer.
Alle Zimmer mit TV, Etageendusche und WC.
Informieren Sie sich über unsere Pauschalangebote!

Alle Räumlichkeiten im Parterre sind rollstuhlgängig.



Gemütliche Ambiente

Gäste holen wir Sie mit unserem Oldtimer ab



Gemessen und bis Post oder frühen Anlässen in unserer stimmungsvollen Zehn



Komfortable Zimmer





Authentizität bis ins letzte Detail: die Beleuchtung des Arbeitsraumes mit einer Kohlenfaden-glühlampe, wie sie Thomas Alva Edison erfunden hat!



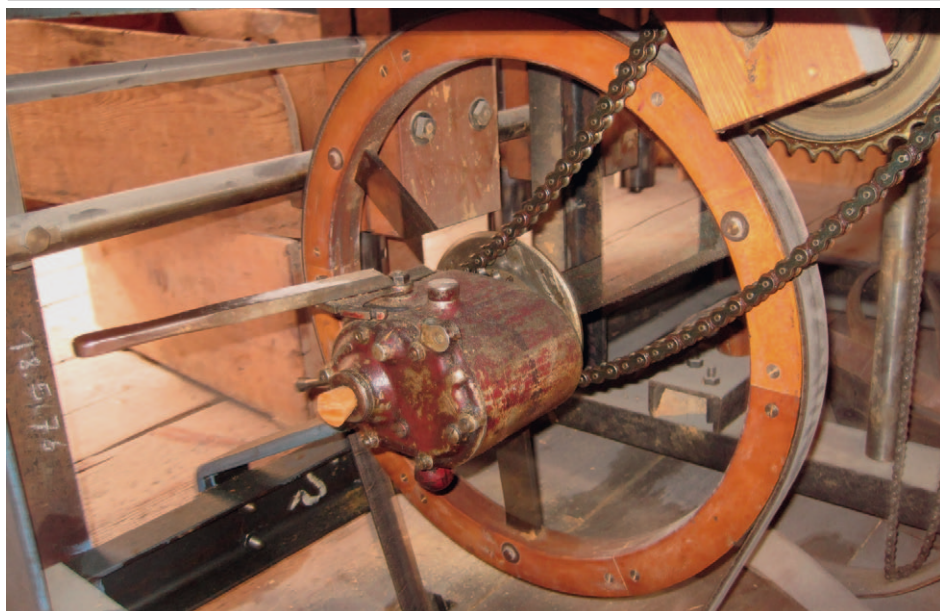
Die Linierungsmaschine, die verschiedene Linien und Häuschenmuster auf die Schiefertafeln gravieren kann.



Oldtimer 4 Wedding

*Wir chauffieren
Sie genießen*

Tel. 033 251 31 38
Fax 033 251 09 52
www.hochzeitsfahrten-buergin.ch
info@hochzeitsfahrten-buergin.ch



Antrieb einer selbstgebaute Fräsmaschine für die Rahmen der Schiefertafeln.
Man beachte das Getriebe eines Motosacoche Motorrads mit drei Gängen.



Mit der orangeroten Farbe werden die eingeritzten Linien gefüllt, damit die Kinder nachher genau auf die Linie schreiben können. Abgedeckt wird mit einem Latexbelag.



Hier erhalten die Schieferplatten den Holzrahmen. Nachher werden die Rahmen geschliffen und die Ecken abgerundet, dann ist die Tafel fertig.



Citroën-Paradies

Über 40 Jahre

Citroën Veteranen Fahrzeuge

2CV Ami6 Traction HY DS CX GS

Ersatzteillager 1934 -1985

Reparaturen - Restaurationen

Schelbli Grenzgarage AG

Höhenweg 3

8564 Wagerswil

Tel. 041 (0)71/657 24 33

Fax 041 (0)71/657 24 62

info@schelbli.com

www.schelbli.com

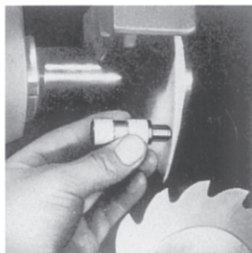
Nach dem Bergsturz wurde weiterhin Schiefer im Stollenbau abgebaut und bis zu ersten Weltkrieg blieb dies ein einträgliches Geschäft. Dann musste der Schiefer für die Tafeln aus anderen Gegenden nach Elm importiert werden. Mit der Einführung der weissen Schreibtafeln zu Beginn der Sechzigerjahre des letzten Jahrhunderts verschwand die Nachfrage nach Schiefertafeln. Nach dem Ableben der letzten Generation der Besitzer dieser Fabrik wurde sie auch aus Sicherheitsgründen stillgelegt. Offene Riemenantriebe und Maschinen ohne jegliche Sicherheitsvorkehrungen waren nicht mehr SUVA-konform. Schön, dass sie bis heute in unveränderter Form der Nachwelt erhalten geblieben ist.

Hans Georg Koch, 3. 10. 2010 

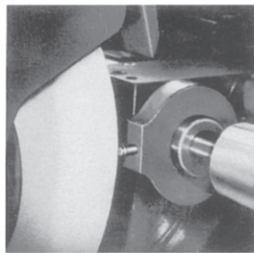


Der CTAC beim anschliessenden gemütlichen Mittagessen.

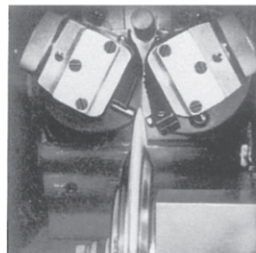




– Handabrichten



– Rund-, Flach-, Innen-
schleifen



– Gewindeschleifen
– Zahnradschleifen

- * Diamant-Abrichtwerkzeuge
- * Diamant- und
Borazon-Scheiben für
Industrie und Gewerbe

Konrad Fisch

NEO DRESS AG

Postfach 113
5630 Muri (Schweiz)
Telefon 056 664 44 20
Telefax 056 664 24 23

Internet: www.neodress.ch
E-mail: info@neodress.ch

DER BERGSTURZ VON ELM, 11. SEPT. 1881

«Nine eleventh» gab es bereits vor über 100 Jahren. Am 11. September 1881, einem Sonntag, wurde das Dorf Elm von mehreren aufeinanderfolgenden Bergstürzen zerstört. Dabei wurden die Helfer, die nach dem ersten Sturz herbeieilten vom zweiten Bergsturz verschüttet.

Obwohl einzelne Vorzeichen (umstürzende Bäume, tiefe Spalten im Waldboden) schon seit über einem halben Jahr bekannt waren, wurde die Bedrohungslage falsch eingeschätzt. Der Förster hatte gewarnt und wollte seine Waldarbeiter nicht mehr auf den Tschingelberg schicken, um die Bäume zu fällen und den Berg dadurch etwas zu entlasten. Der Gemeinderat entschied sich nur zur Evakuierung des Weilers Untertal mit dem Restaurant Martinsloch.

Ein erster kleinerer Sturz erfolgte aus der linken Seite des Tschingelberges, eine Viertelstunde später stürzt die rechte Seite hinterher. Später bricht die Mitte der Bergwand in sich zusammen und stürzt ins Tal. Die Druckwelle erzeugt ein Luftkissen auf welchem der Schutt bis auf die andere Talseite rutscht und dort wieder den Berg hochfährt, während die Druckwelle alles wegreisst. Pfarrer Ernst Buss beschreibt, dass er Dächer und Menschen hoch durch die Luft fahren gesehen hätte, die dann abgesetzt und verschüttet wurden.

Der Bergsturz wurde durch den unsachgemässen Schieferabbau verursacht. Der Tschingelberg wurde bis zu 65 Meter in den Berg hinein unterhöhlt und nachdem die Schiefervorkommen erschöpft waren, wurden die bis anhin belassenen Stützpfiler zwischen den Abbaustellen auch noch genutzt und entfernt. Dies führt schliesslich nach anhaltenden Regenfällen zum Bergsturz.

Die Katastrophe rief zuerst einen Katastrophentourismus ins Tal, daneben aber auch eine weltweite Solidarität und damit konnte den Berglern im hintersten Sernftal finanziell geholfen werden, damit das Dorf wieder aufgebaut und die Umgebung wieder instand gestellt



werden konnte. Insgesamt wurde über 1 Mio. SFr. gespendet. Insgesamt verursachte die Katastrophe 114 Todesopfer und zerstörte 83 Gebäude. 90 Hektaren fruchtbares Land wurden von 10 Mio. m³ Geröll überdeckt und es dauerte fast 50 Jahre, bis diese Fläche wieder vollständig renaturiert worden ist. Jeder zehnte Elmer Einwohner wurde getötet.



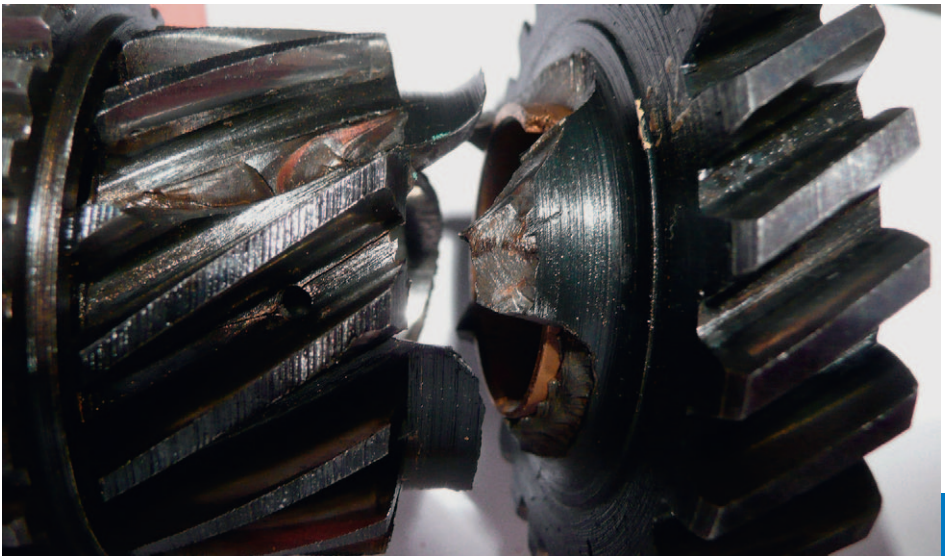
Alles rund ums Auto!

- Neuwagen-Verkauf
- Oldtimer-Spezialist
- Top-Finanzierungskonditionen
- Service und Reparaturen aller Automarken
- Abgastest (auch für Dieselfahrzeuge)
- MFK Bereitstellung/Vorführung
- Klimaanlage-Unterhalt
- Karosserie
- Frontscheiben Austausch/Reperatur
- Motorrevisionen
- Einlagerung von Reifen und Rädern
- Ersatzfahrzeuge
- Abschlepp-Service
- Versicherungs-Schäden
- Feriencheck

Ihre Zufriedenheit ist unser Antrieb, darum haben wir für all Ihre Anliegen offene Ohren.

ALLTAGSGESCHICHTEN EINES CITROËNISTEN

Unsere Traction hat Zahnweh. Die Geräusche beim Fahren deuten darauf hin, und zur Absicherung fahre ich zu PWO, der die genaue Diagnose stellt. Schon die Rückfahrt von Truttikon hört sich viel schlechter an als die Hinfahrt. Christian Heussi, kurz danach an meinem Telefon, rät mir dringend davon ab, so noch zu ihm zu fahren. Aufladen sei jetzt angesagt. Nach ganz wenigen Tagen kreuzt er bei mir auf, und das Ergebnis ist auf dem Bild ersichtlich. Das dritte Aufladen innert 3 Monaten! Später sehe ich die zerbrochenen Zahnräder – dass so etwas überhaupt noch funktionieren kann!



A vintage dark-colored car is parked on a cobblestone street in Paris. In the background, the Eiffel Tower is visible, along with several people in red and white costumes, possibly dancers or performers. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Damen-, Herren,- und Bébémode
Vorhänge, Tisch- und Bettwäsche
alles zum Nähen und Stricken
Tag- und Nachtwäsche

Top Mode Top Beratung

10 % Rabatt für CTAC-Mitglieder



Stocker Mode

Bahnhofstr. 2, 6102 Malters, Montag geschlossen
Tel. 041 497 11 36 Fax 041 497 40 46
stockermode@regio.com.ch





Erst vor kurzem musste ich unseren XM ebenfalls aufladen lassen, auch wegen Getriebeschaden. In den Flumserbergen. Das war der zweite Auflad. PWO machte eine Ferndiagnose aufgrund der Geräusche, die er wahrnahm beim Halten des Telefons in den Motorenraum. Auch diese seine Diagnose war richtig.



Der erste Auflad in dieser Serie (man merkt, ich zähle rückwärts) ereignete sich weit weg von hier, in Australien (Bild Seite 18 unten). Der Treibstofftank unseres Motorhomes wurde von mir irrtümlicherweise statt mit Diesel mit Benzin aufgefüllt (!!!). Wenigstens merkte ich den Fehler noch, bevor ich den Motor wieder in Bewegung setzte. Viereinhalb Tonnen Gewicht bedingen mehr Aufwand als bei einem PW. Das dauert, bis so ein Vehikel mit der Seilwinde platziert und fixiert ist. Dass dann die Fahrt nur etwa 1 km weit war, sei nur nebenher erwähnt.



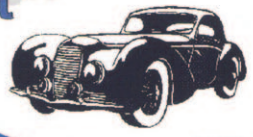
OLDTIMER & TEILE

MARKT SCHWEIZ / SUISSE

26.+27. März 2011

Sa 9.00-18.00 So / Di 9.00-17.00 h

Auf Wiedersehen im
Au revoir au
See you at



F O R U M F R I B O U R G

www.Oldtimer-Teilemarkt.com

Alle 3 Fälle konnten positiv abgeschlossen werden (vergessen wir einmal das Portemonnaie):

Fall 3: Christian wechselt das Getriebe aus, und beim nächstmöglichen CTAC-Treffen sind wir wieder dabei.

Fall 2: Der XM wird durch ein 2 Jahre neueres Modell ausgewechselt, das von Hombi, und PWO hat etwas zum Ausschlichten.


Fall 1: Der Diesel-Benzinmix wird sauber abgesaugt, der Tank mit reinem Diesel wieder gefüllt; die Zeche des Gesamtaufwandes bleibt natürlich beim Mieter hängen.

Jürg Deller, 4. 10. 2010

SCHATTENSPIELE



Einen lustigen Effekt beobachte ich wenn die Sonne tiefer steht und die Schatten länger werden und ich am Morgen kurz nach Sonnenaufgang zur Arbeit fahre. Dies ist der Blick in voller Fahrt aus dem Seitenfenster. Der Schatten meiner Traktion auf dem Gras der Böschung verfolgt mich und ich sehe ihn umso schärfer und besser je schneller ich fahre. Es brauchte doch ein paar Versuche, um dieses Bild aufzunehmen!

Hans Georg Koch, 26. September 2010 

55 JAHRE DS - VOM HIMMEL GEFALLEN

Sie wurde bewundert, angebetet und manchmal auch verflucht – eben wie eine richtige Göttin. Der Citroën DS von 1955 war ein technischer und emotionaler Meilenstein in der Geschichte des Automobils, der sich bis heute auf die Marke mit dem Doppelwinkel auswirkt.

Vor genau 55 Jahren, am 6. Oktober 1955, wurde im prachtvollen Grand Palais des Pariser Automobilsalons ein revolutionäres Fahrzeug präsentiert, das sich wie kein anderes in die Geschichte von Technik, Kunst und Kultur eingeschrieben hat: Der futuristische Citroën DS - auf Französisch gesprochen Déesse, also "Göttin". Aufgenommen wurde die DS von den Salonbesuchern mit einzigartiger Begeisterung. 750 Kundenbestellungen in den ersten 45 Minuten nach Vorstellung des Autos und 12.000 Kaufverträge am Ende des ersten Messtages sind ein Rekord für die Ewigkeit. Insgesamt wurden es rund 1,5 Millionen Citroën DS in 20 Jahren, erst dann avancierte der Nachfolger Citroën CX zum neuen Inbegriff der Avantgarde in der oberen Mittelklasse.



Die Déesse - mystisches Objekt direkt vom Himmel.

Der französische Kulturphilosoph Roland Barthes verglich die Vorstellung und Wirkung der Déesse gar mit den großen gotischen Kathedralen und bezeichnete den skulptural geformten Citroën als mystisches Objekt, das vom Himmel gefallen sei. In der "Göttin" befinde sich "der Anfang einer neuen Phänomenologie der Zusammenpassung", da sie ausschließlich durch die Kraft ihrer fantastischen Form zusammengehalten werde.



Tatsächlich war es aber nicht nur die schöne, stromlinienförmige Karosserie mit fast frei schwebendem Dach, die dem großen Citroën einen Platz im automobilen Olymp sicherte und zahllose Auftritte in großen Kinofilmen an der Seite von Stars wie Alain

Delon oder Cathérine Deneuve schenkte. Es waren auch die beispiellosen technischen Innovationen, mit denen die radikal avantgardistische Limousine die damalige Welt ähnlich überforderte wie zwölf Jahre später der NSU Ro 80 mit Keilform und Wankelmotor. Mit dem Unterschied, dass die technikgläubigen Franzosen die DS dennoch annahmen und Citroën einen vorübergehenden kommerziellen Erfolg bescherten. Am Ende der langen Karriere der "Göttin" geriet die technikverliebte Marke Citroën allerdings wieder einmal in Liquiditäts-

probleme und wurde mehrheitlich von Peugeot übernommen - nachdem Ro-80-Hersteller NSU zuvor vom Volkswagenkonzern gekauft worden war.

Ein Citroën DS rettet Charles de Gaulle 1962 das Leben.

Zurück zu den Anfängen und den technischen Meilensteinen, die die Déesse setzte. Scheibenbremsen vorn, zwei unabhängige Bremskreise, Gürtelreifen, Einspeichen-Sicherheitslenkrad, Servolenkung, automatische Kupplung und hydropneumatisches Fahrwerk ermöglichten ein bisher nicht gekanntes Komfort- und Sicherheitsniveau, das im August 1962 womöglich sogar Präsident Charles de Gaulle das Leben rettete. Bei einem Attentatsversuch konnte die große Citroën Limousine dank Hydropneumatik auch mit drei Rädern weiterfahren.

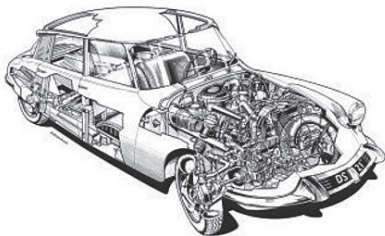


Für Citroën unbezahlbare Werbung und für De Gaulle bester Beweis für die Unvergleichbarkeit französischer Ingenieurskunst, die er Staatsgästen bereits anlässlich der DS-Weltpremiere auf dem Pariser Salon vorgestellt hatte. Das Citroën-Flaggschiff – De Gaulle fuhr eine beim Karossier Chapron gebaute DS Prestige – galt als technisches Wahrzeichen der Grande Nation, so wie der längste Transatlantikliner aller Zeiten, die "France" von 1961, der Überschallverkehrsjet "Concorde" von 1969 oder der schnelle TGV auf der Schiene. Diesen Sonderstatus des Citroën-Flaggschiffs unterstrichen auch die verwendeten Karosseriematerialien wie neuartiger, glasfaserverstärkter Kunststoff für das Dach und Aluminium für die Hauben. Als die DS 1967 ihre letztgültige Überarbeitung und Form mit Doppelscheinwerfern hinter Glas erhält, sorgen in Kurven mitlenkende Fernscheinwerfer für Weitsicht und Aufsehen.

Bild der Zuverlässigkeit und Unzerstörbarkeit

Mit diesen teils genialen Innovationen erntete die 4,80 Meter lange Limousine Aufsehen und Aufmerksamkeit, nur im Export blieben die Verkaufszahlen mancherorts niedrig. Kein Wunder, kostete die DS etwa in Deutschland anfangs

deutlich mehr als vergleichbare Mercedes oder Borgward. Citroën reagierte rasch und schob die preiswertere Einstiegsvariante ID (für "Idee") nach. Auch die über fünf Meter messenden Kombis Break und Familiare sorgten ab 1959 für eine nachdrückliche Belebung des Geschäfts, nahmen sie doch fast eine Alleinstellung im Segment ein. 3,13 Meter Radstand ermöglichten ein konkurrenzlos großes Raumangebot, ideal für Sonder-



fahrzeuge wie Ambulanzen und Zeitungstransporte, etwa um große deutsche Tageszeitungen an Händler in Frankreich auszuliefern. Auf der Antriebsseite blieb es beim Vierzylinder, anders als beim Vorgänger Citroën Traction Avant, der bis 1955 wahlweise mit Sechszylinderaggregat lieferbar war. In Ländern wie Deutschland fehlte der DS ein



standesgemäßes Triebwerk, mit dem die flammend-futuristische Französin gegen Autos wie den BMW 2500 antreten konnte. Daran änderte eine Hubraumvergrößerung auf 2,3 Liter (1972 bei der DS 23) ebenso wenig wie die Einführung einer elektronischen Benzineinspritzung. Wesentlich wichtiger waren Qualitätsprobleme, die sich ab 1970 einstellten. Rost drohte die Zahl der DS-Limousinen vorschnell zu reduzieren. Ein Makel, der sich auch durch die 1973 erfolgte Verlagerung der Produktion ins Werk Aulnay-sous-Bois nicht abstellen ließ.

Auf der sportlichen Seite sollten dafür Triumphe bei legendären Rallyes wie Monte Carlo, Bandama und Marokko ein Bild der Zuverlässigkeit und Unzerstörbarkeit aufbauen. Besondere Noblesse verkörperte dagegen seit 1961 das DS Cabriolet. Der elegante offene Fünfsitzer wurde beim französischen Edelkarosierer Henri Chapron gefertigt und kostete stattliche 50 Prozent Aufpreis im Vergleich zur DS-Limousine. Noch teurerer waren nur die ebenfalls bei Chapron gebauten Repräsentationslimousinen DS Prestige mit Trennscheibe und Funktelefon für Chauffeurbetrieb. Anspruchsvollen Normalkunden offerierte Citroën ab 1964 die Spitzenversion Pallas, die sich mit allen gängigen Ausstattungsdetails der Oberklasse schmückten - nur der entsprechende Motor fehlte.



Dieser wurde zwar 1974 als Gemeinschaftsentwicklung von Peugeot, Renault und Volvo vorgestellt, bis die Citroën-Flaggschiffe den V6 erhielten, sollten aber noch zwei Modellgenerationen vergehen. Da war die "Göttin" längst im Olymp der ultimativen Sammlerfahrzeuge angekommen. Anlässlich des 50. Geburtstags der DS trafen sich in Paris 2005 Enthusiasten mit insgesamt 1600 Citroën Déesse und das nächste runde Jubiläum soll noch größer zelebriert werden.

Text: <http://www.n-tv.de/auto/Vom-Himmel-gefallen-article1653081.html>, 6.10.2010
Fotos: http://www.rp-online.de/auto/news/55-Jahre-Citroen-DS-eine-zeitlose-Goettin_bid_7976.html

Text: <http://www.n-tv.de/auto/Vom-Himmel-gefallen-article1653081.html>, 6.10.2010
Fotos: http://www.rp-online.de/auto/news/55-Jahre-Citroen-DS-eine-zeitlose-Goettin_bid_7976.html

Text: <http://www.n-tv.de/auto/Vom-Himmel-gefallen-article1653081.html>, 6.10.2010
Fotos: http://www.rp-online.de/auto/news/55-Jahre-Citroen-DS-eine-zeitlose-Goettin_bid_7976.html

DAS MUSEUM DES MAHARADJAS

Das Automuseum des Maharadjas von Udaipur



Einige von euch erinnern sich bei diesem Bild vielleicht an den James Bond Film "Octopussy" (1983), welcher in Kuba, Indien (Udaipur) und Deutschland spielt. Als ich vor zwei Wochen unvermittelt in Udaipur (Bundesstaat Rajasthan) war und die dortigen Paläste dieser Fürsten ansehen wollte versuchte mir der Fahrer des dreirädrigen Tuk-tuks zu erklären, dass hinter unscheinbaren Mauern in der Stadt die Autosammlung des Maharadjas von Udaipur gehütet werde. Ich liess es mir also nicht nehmen, einen Blick hinter diese Mauern zu werfen.

Ich wollte eine Eintrittskarte kaufen und der geschäftstüchtige Portier hat mir mit dem Eintritt gleich noch einen Drink verkauft, den ich eigentlich gar nicht brauchte. Anschliessend nahm sich ein Führer die Zeit, mit mir alleine die Sammlung abzuschreiten. Dies entwickelte sich schnell zu einem Mix aus Informationen zu den Exponaten, die er mir wahrscheinlich schuldig war und einer Prüfung meines automobilistischen Fachwissens. Mit zunehmender Dauer wurden die Fragen immer schwieriger. Warum hat der eine Rolls Royce (1924) ein rotes RR-Emblem



Einladung

zum

Service- und Reparatur-Kurs für Tractionistinnen und Tractionisten



Ziel:

- Die Funktion und Eigenheiten der einzelnen Komponenten der Traction kennenzulernen.
 - Störungen, deren Ursachen und Auswirkungen erkennen zu können
 - Einfache Service-Arbeiten selbst ausführen zu können.
 - Wagenbesitz ist nicht Voraussetzung, es werden auch Tipps zum Kauf einer Traction abgegeben.
- Erfahrungsberichte und Nachlese früherer Kurse unter:
www.tractionavant.ch/Berichte/2010/repkurs/2010.php
www.tractionavant.ch/Berichte/2009/reparaturkurs/wochenende.php
www.tractionavant.ch/Berichte/2008/RepKurs/repkurs08.php
www.tractionavant.ch/Berichte/2007/repkurs/kurs07.php
www.tractionavant.ch/Berichte/2006/forssman/repbericht.php
www.tractionavant.ch/Berichte/2005/RepKurs1_05/bericht.php

Datum: (Frühling 2011)

Freitag 25. März 09³⁰ bis ca. 19³⁰ Theorie,
danach Abendessen und Fachsimpeln
Samstag 26. März 08³⁰ bis ca. 16³⁰ Praxis
dazwischen gemeinsame Mittagspause
Am 8./9. April wird das gleiche Programm nochmals durchgeführt.

Ort: Benken ZH, (Nähe Rheinfall, Schaffhausen)

Kosten:

Fr. 150.- pro Teilnehmer/in (zuzüglich Verpflegung, evtl. Übernachtung und Reparaturbroschüre)

Anmeldung:

Die Teilnehmerzahl pro Kurs ist auf 8 Personen beschränkt. Anmeldung ist deshalb unbedingt notwendig.

Die Anmeldung muss bis spätestens 12. März 2011 erfolgt sein.

Bitte ausschneiden, kopieren oder ein E-Mail mit gleichem Inhalt senden an:

Daniel Eberli, Im Chellhof 3, CH-8463 Benken. ☎/Fax XX41 (0) 52 319 25 17,

E-Mail: eberlid@swissonline.ch



Anmeldung zum Reparaturkurs für Tractionistinnen und Tractionisten Frühling 2010

Ich kann teilnehmen am: 25./26. März 8./9. April Brauche Vorschlag für Übernachtung:

Bitte wenn möglich beide Daten ankreuzen!

Name: Vorname:

Strasse: PLZ: Ort:

Tel.: E-Mail:



und der danebenstehende ein schwarzes? Speziell stolz war er auf den schwarzen RR Phantom II (1934), der für den 007-Film verwendet wurde. Warum hat ein Ford A den Benzineinfüllstutzen vor der Windschutzscheibe und den Tank unter dem Torpedoblech und kennen sie die Funktion dieser speziellen Lampen (Tarnscheinwerfer) an diesem Willy's Jeep (das erinnert mich zurück an meine Rekrutenschule). Auch die Erklärung der Herkunft des Namens Jeep wollte er sich von mir genau erklären lassen. Wer war der Karosseriedesigner dieses Austin Cambridge? Kennen sie dieses Fahrzeug?

Es war ein Nash Rambler, ein Auto, das ich als Kind im Modell besessen hatte, von dem heute aber niemand mehr spricht. Er hatte seine Freude daran, mich herauszufordern und zu sehen, wie ich in den hintersten Windungen meines Hirns graben musste. Abschliessend stellte er mir jedoch ein ausgezeichnetes Zeugnis aus und meinte, dass nur wenige der Besucher der letzten 20 Jahre in der Lage gewesen wären, so viele Fragen richtig zu beantworten. Ich hatte offenbar grosses Glück gehabt und kann auf ein weiteres lustiges Erlebnis auf dem indischen Subkontinent zurückblicken.



Hans Georg Koch 
20.11.2010

HOMOLOGATION VON CITROËN FAHRZEUGEN

Nur einige Eingeweihte und historisch interessierte Citroën-Fans wissen vermutlich, daß der französische Hersteller über das Conservatoire, die "historische Abteilung" des Unternehmens ("Patrimoine"), einen umfangreichen Homologations-Dienst anbietet.

Dazu gehören unter anderem:

"L'attestation de PV des Mines" – die für die Zulassung bei den (frz.) Behörden notwendigen offiziellen Unterlagen bzw. Konformitätserklärung, in der die offiziellen technischen Daten etc. vermerkt sind bzw. durch Automobiles Citroën offiziell bestätigt werden, bzw. die für den Export eines vor 1996 gebauten Fahrzeugs bestimmten begleitenden Dokumente des Herstellers. Diese Deklarationen sind serien- bzw. typen-spezifisch. Der Preis für diese Leistung (nach Zusendung von Eigentumsnachweis und Carte Grise) beträgt 20 Euro (Vorabkasse).

L'attestation de date de véhicule de collection – Benötigen Sie weitere Informationen zur Identifizierung Ihres Citroën (vor 1991), z.B. für die original zur Chassisnummer gehörende Karosserieform, Sitzzahl, exaktes Baujahr bzw. Produktions-tag, Daten für den Erwerb einer "carte grise de collection" etc.? Die Recherche des Conservatoire liefert auf Basis der werkseigenen Produktionsdokumentation die genaueren Details zum Fahrzeug, zum Preis von 40 Euro Vorkasse.

Coffret Legende

Le Coffret Legende – ein umfangreiches Dossier und sicherlich besonderes Geschenk für den ambitionierten Citroën-Sammler, bestehend u.a. aus: der Typendeklaration (PV des Mines), ein Dokumentationsblatt zur Version des angefragten Fahrzeugs, eine Photo-CD zum Modell, ein "diplôme de collectionneur Citroën", ein Buch über das Conservatoire Citroën, und optional eine DVD über die Historie der Marke Citroën. Alles zusammen präsentiert in einer Sammlerschattulle des Conservatoire.

Der Preis für das Coffret Legende beträgt 100 Euro (plus 15 Euro für die optionale DVD).

Die genaueren Details in französischer Sprache sind in folgendem Info-Dok zusammengefasst (PDF): <http://amicale-citroen.de/wp-content/uploads/2010/09/doc.homologation-conservatoire.pdf>

Diesen Hinweis für unsere Mitglieder habe ich erhalten von:

Walter Homberger,

Event Coordinator, Amicale Citroën Internationale

Quelle: <http://amicale-citroen.de/2010/homologation-von-historischen-citroen-fahrzeugen/>

HOCHZEITSFAHRTEN

Hans Eftlin hat im vergangenen Jahr mit seiner Légère verschiedene Hochzeitspaare an deren schönstem Tag im Leben chauffiert. Dabei hat er die untenstehenden Bilder an der Hochzeit von Diana und Roger Frei aufgenommen!



Heiraten macht glücklich....
Citroën fahren auch!

Auch die Familie Koch war nicht untätig, die Hochzeit von Andrea und Sâmi Hayek am 2. 10. 2010 in



Luzern fand bei sensationellem Wetter statt. Die Traction Avant wurde auf ihrer Fahrt durch Luzern von hunderten von Objektivs der Touristen verfolgt, vom Blumenladen



zum Rathaus und zum Hotel Metropol.

Der Traction Avant Club wünscht beiden Ehepaaren für die Zukunft nur das Beste!



VOR DEM KONKURS

SOCIÉTÉ ANONYME ANDRÉ CITROËN





**SOCIÉTÉ ANONYME
ANDRÉ CITROËN**

AU CAPITAL DE 100.000.000 DE FRANCS
DIVISÉ EN 200.000 ACTIONS A & 400.000 ACTIONS B.

statuts déposés chez M. P. DELAPALME notaire à Paris
modifiés par l'assemblée générale du 31 décembre 1924
et par l'assemblée générale du 2 juillet 1927

SIÈGE SOCIAL À PARIS

DEVOI DE TIMBRE
pour
abonnement
AVIS D'AUTORISATION
N° 20
JOURNAL OFFICIEL
du 25 novembre
1917

PART BÉNÉFICIAIRE AU PORTEUR

LES PARTS ONT DROIT A 30 % DU SOLDE DES BÉNÉFICES NETS.
ELLES FONT OBLIGATOIREMENT PARTIE DE L'ASSOCIATION DES PORTEURS DE PARTS,
(VOIR AU VERSO L'EXTRAIT DES STATUTS.)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
ADMINISTRATEUR DÉLÉGUÉ :

André Citroën

N° 167.832



PAR DÉLÉGATION
DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Deliquadri

E. DESFOSSÉS, PARIS

19 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	20 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	17 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	21 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832
20 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	19 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	18 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	17 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832
16 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	15 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	14 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	15 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832
12 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	13 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	10 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	11 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832
3 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	7 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	6 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	5 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832
4 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	8 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	2 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832	1 société anonyme ANDRÉ CITROËN N° 167.832

Wer kennt sie nicht, die alten Aktien illustrier Firmen, pleitegegangener, serbelnder oder immer noch existierender. Eine Aktie war ein repräsentatives Papier, zum Teil kunstvoll gestaltet, nicht bloss ein elektronisches Datenpaket im Nirwana der Bits und Bites.

Heute haben solche Papiere keinen Firmenwert mehr, können aber sehr wohl einen Sammlerwert bekommen. Ob die beiden abgebildeten Citroënaktien auf dem Liebhabermarkt gesucht sind, entgeht meiner Kenntnis. Diese hier habe ich in einem Antiquitätengeschäft gefunden, das vollgestopft war mit Dingen aller Art. Das Geschäft wurde kurz nach meiner Entdeckung abgebrochen und musste einer Grossüberbauung weichen. Im Gespräch mit dem Inhaber erfuhr ich, dass er in diesem Geschäft nur einen kleinen Teil seiner Schätze aufbewahrt hat. Wenn ich wolle, könne ich ihn ja mal besuchen, in Wangen ZH, da zeige er mir noch mehr Sachen, auch Taschenuhren, die ich eigentlich gesucht hatte.

Sein Einfamilienhaus war einfach zu finden. Einmal eingetreten, verschlug es mir die Sprache. Das ganze Haus, DAS GANZE HAUS, war voll von alten Sachen, jedes Zimmer, die Küche, die Treppenaufgänge, die Eingangspartie, alle Kellerräume – einfach alles. Und was für Sachen! Kein Ramsch, sondern jede Menge wertvoller Dinge, Musik-Spieldosen, Möbel, Bücher, Figuren, ohne Übertreibung Millionenwerte. Ich hätte Stunden hier verbringen können.

Endlich zeigte er mir dann auch Taschenuhren, auf die ich aus war. Ich habe dann auch eine gefunden, die mir sehr gut gefiel.

Jürg Deller, 25. 9. 2010



AUSBLICK

Liebe Leser!

Jetzt haltet ihr das letzte Heft dieses wiederum abwechslungsreichen und von Erfolg gekrönten Clubjahres in der Hand. Ich danke allen, die für unser Cluborgan eigene Texte und Fotos beigesteuert haben und freue mich, dass es auch in Zukunft in gleicher Weise weitergehen darf.

Noch stehen die letzten Veranstaltungen dieses Jahres aus. Die Chlaushöcks und Jahresschlussveranstaltungen werden im nächsten Heft publiziert.

Das Programm fürs kommende Jahr wurde an der Vorstandssitzung vom 13. November 2010 in Egerkingen geplant und koordiniert. Bereits zeichnet sich ein Highlight ab, für das jedermann schon einmal die Termine in der Agenda reservieren sollte. Die Region Nord organisiert das Jubiläum 35 Jahre CTAC in Frauenfeld (20.-21. August). Nach den Erfahrungen der letzten Clubjubiläen können wir uns wieder auf eine Sensation freuen!

Ich wünsche allen Mitgliedern gesegnete Weihnachten und ein glückliches neues Jahr, in welchem wir wieder unserer Kameradschaft und unserem Hobby, dem schönsten auf der Welt, frönen können.

Es grüsst Euch aus Grosswangen

Hans Georg Koch 

IMPRESSUM

Herausgeber:

Citroën Traction Avant Club Schweiz
c/o Fritz Müller

Rebenweg 2, 4442 Diepflingen

Redaktion:

Hans Georg Koch,
Breiten 4, 6022 Grosswangen

Druck:

Druckerei Schürch AG, 4950 Huttwil

ISSN:

1660-7481

Erscheinungsweise:

Fünf Ausgaben pro Jahr

Auflage:

420 Exemplare

Abonnement:

Im Jahresbeitrag des CTAC inbegriffen (SFr. 80.--)

Inserate:

Für Clubmitglieder gratis

Kommerzielle Inserate:

1 Seite SFr. 100.-- 1/2 Seite SFr. 50.-- pro Ausgabe

Copyright:

© Citroën Traction Avant Club Schweiz,

Nachdruck nur mit Quellenangabe

Hinweise:

Einsender von Zuschriften erklären sich mit der redaktionellen Bearbeitung einverstanden. Alle Angaben ohne Gewähr.



CITROËN TRACTION AVANT CLUB

MITGLIEDERWESEN

Adressänderung

Name:

Vorname: Vorname Partner:

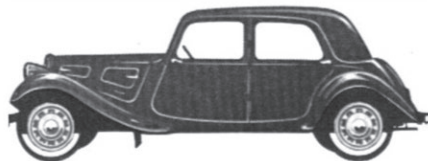
Adresse: PLZ / Ort:

Geburtstag: Tel Privat:

Gültig ab: Tel. Geschäft:

Fahrzeug Typ/Jg: E-Mail:

Bitte einsenden an: Ruedi Burri, Oberackerstrasse 6, 8492 Wila



Mitglieder-Werbung

Ich interessiere mich für eine Mitgliedschaft beim Citroen Traction Avant Club.
Bitte senden Sie mir diesbezügliche Unterlagen.

Name: Vorname:

Adresse: PLZ / Ort:

Tel. Privat: Tel. Geschäft:

Bemerkungen:

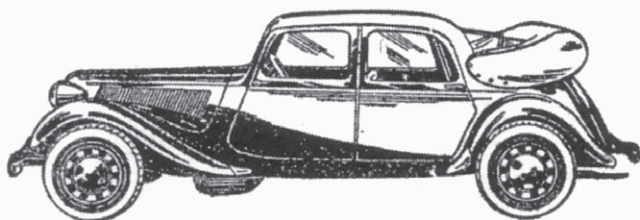
Woher haben Sie die Information über den Citroën Traction Avant Club erhalten?

Mitglied Zeitschrift Ausstellung Oldtimermark Interne Freunde

Bitte einsenden an:

CTAC, c/o Fritz Müller, Rebenweg 2. 4442 Diepflingen

CITROËN-LIMOUSINE
umgebaut in **CABRIOLET-LIMOUSINE**



Carrosserie-Spenglerei
W. Baumann, Burgdorf
Haldenweg 7a Telephon 1103

